

Rezension

"Postfossile Mobilität. Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil"

herausgegeben von Jörg Schindler und Martin Held unter Mitarbeit von Gerd Würdemann, 2009 – VAS Verlag, Bad Homburg

In diesem Buch wird in der Bestandsaufnahme von der These des "Peak Oil" ausgegangen, also der Feststellung, dass der derzeitige Höhepunkt weltweiter Ölförderung (und dessen Verbrauch) keine Zukunft hat. Der moderne Verkehr ist hingegen fast vollständig von Erdöl abhängig. So ist die Krise der Automobilindustrie auch in diesem Zusammenhang zu sehen. Der inhaltliche Schwerpunkt - die Transformation zu einer postfossilen Mobilität als historische Singularität - ist in einer neuen Form angegangen worden, welche das Buch sehr stark macht. Dies soll an zwei entscheidenden Punkten - und sicher einem Novum in der Argumentation - deutlich gemacht werden:

1. So steht im Kapitel "Mobilität zu Ende denken" (S. 183ff) das Credo, dass Beweglichkeit im Kopf beginne. Das Aufweisen eines "Mobilitätszeitbudgets" mit der Betonung, die körperliche Aktivität im Alltag zu steigern, ist in meinen Augen ein gelungenes Beispiel für einen völlig neuen Mobilitätsansatz. Ein konkretes Beispiel, das von der fiktiven Person Leo Berger, veranschaulicht diesen Ansatz. In der Gegenüberstellung der fossilen Verkehrsplanungspraxis zum postfossilen Mobilitätsansatz wird als Resümee festgestellt, dass der Protagonist "bezogen auf sein alltäglich notwendiges Bewegungsbudget gar keine Zeit eingespart, sondern im Gegenteil verschwendet" (S. 188), wenn er mit dem Auto statt mit dem Fahrrad fährt. Er benötigt nämlich noch zusätzliche Zeiten für die körperliche Bewegung, welche er bei der Fahrt mit dem Fahrrad schon zu einem großen Teil erbracht hätte. "Mobilität aus eigener Körperkraft ist eine weithin übersehene Zukunftsform erneuerbarer Energien" (S. 156). Dieser ganzheitliche Betrachtungsansatz stellt die Basis der Argumentation dar und zieht sich letztlich konsequent durch alle angesprochenen Felder. Nimmt man ihn ernst, hat das gewaltige Auswirkungen auf die bisherige Art, die Probleme via Verkehrsplanung anzugehen.
2. Dies weist zugleich auf den zweiten starken Punkt des Buches hin, nämlich der expliziten Auseinandersetzung mit den raum-zeitlichen Aspekten von Mobilität. Nicht nur auf einer Renaissance der Nähe oder angemessenen Geschwindigkeiten - ganz generell liegt die Betrachtung darauf, die raumzeitliche Dimension von Mobilität durchzubuchstabieren und zu konstatieren, dass es nicht länger darum gehen kann, den "Raumwiderstand" in klassischer Manier immer weiter zu senken und dabei Geschwindigkeit und Strecken zu steigern. Deshalb wird unter der Hand der Effizienzbegriff völlig neu gedeutet, wie sich am Beispiel der Energieeffizienz zeigen lässt. Gemeint ist hiermit gerade nicht nur die Steigerung der technischen Effizienz einzelner Verkehrsmittel. Die Effektivität von Mobilität insgesamt steht zur Diskussion und muss im Zusammenhang und der gegenseitigen Interdependenz – auch der jeweili-

gen Energieträger und in Hinblick auf die unterschiedlichen Zeitskalen – optimiert werden. Bei diesem Bestreben kommen, aus Sicht der Autoren, viele präfossile Mobilitätsformen, wieder zum Zuge und einer Renaissance. Beispielsweise die Körperkraft (zu Fuß gehen) mit ihrem entsprechenden Zeitraster und der notwendigen nahräumlichen Orientierung. Zur Körperkraft gehört auch das Fahrrad fahren. Seiner Weiterentwicklung wird, als erstes post-fossiles Verkehrsmittel, ein sehr großes Potenzial bescheinigt.

Wären die Betreiber der Titanic nicht so überheblich gewesen, sondern schlicht davon ausgegangen, dass auf der Route der Jungfernfahrt Eisberge auftreten können, hätte der Untergang verhindert werden können" (S. 141). Um eine "harte Landung" der Gesellschaft oder ein globales burn out" zu vermeiden sind von vornherein eine rechtzeitige Aufklärung der Bevölkerung und Entwicklung einer neuen "mentalen Landkarte" notwendig. Einfache Lösungen nach dem "business as usual" Konzept erschweren die Anpassung unnötig und weisen zudem auf die Veränderungsängste derjenigen zurück, die sich im bisherigen Lebensstil gut eingerichtet haben. Die unvermeidliche Transformation vom fossilen Verkehr zur postfossilen Mobilität wird anhand von 7 mehr oder weniger konkreten und bestimmenden "Leitplanken" beschrieben, die eine Weiterentwicklung und keine Regression in einen präfossilen Zustand darstellen. Die sieben Leitplanken sind:

1. Energieeffizienz
2. Erneuerbare Energien
3. Effizientere Raum- und Siedlungsstrukturen
4. Mobilitätschancen für alle
5. Körperkraftmobilität
6. Beweglichkeit durch Verknüpfung digitaler Dienste mit dem Verkehr
7. Attraktive und emotional ansprechende Gestaltung postfossiler Mobilität

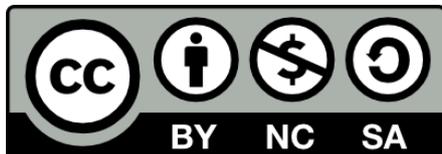
Die Gestaltungsaufgabe attraktiver postfossiler benötigt unterschiedliche Akteure. Diese werden bezüglich Ihrer Aufgaben zum Ende des Buches beleuchtet.

Zum Kontext des Buches:

Der Wegweiser ist unterhaltsam geschrieben und auch für Laien konzipiert, die sich zum ersten Mal mit dieser Thematik auseinandersetzen. In meinen Augen ein sehr gelungener Ansatz auch in der konkreten Ausführung. Das Buch geht mit seinen Inhalten auf eine Tagung an der Evangelischen Akademie in Tutzing im Jahre 2009 zurück. Diese wiederum war das Ergebnis verschiedener Projekte und der Reihe "Berliner ‚Mobilitätsdiskurse‘ zur postfossilen Mobilität". Insofern sind die Ergebnisse und Vorschläge im Buch zum Teil ausgereifte Ansätze und beruhen auf praktisch erprobten Modellen.

Die Frage bleibt natürlich, ob der beschriebene Ansatz und seine Modelle schon ausreichen, einen derart weitgehenden sozio-kulturellen Wandel, und ein solcher ist ja mit der Transformation angestrebt, anzustoßen bzw. voranzutreiben. Der fossile Weg ist nicht völlig unbegründet so eingeschlagen worden, was die Autoren auch beschreiben, und hat in meinen Augen bisher noch nicht viel von seiner Faszination und den technischen Fantasien (nicht nur der Beschleunigung), die dahinter stecken, verloren. Hier wäre gegebenenfalls Raum und Zeit für eine Weiterführung der Thematik. Dies

ist aus guten Gründen nicht Thema dieses "Wegweisers", sondern bleibt als Gegenstand weiterer wissenschaftlicher Debatten zu diskutieren.



Dieses Werk unterliegt den Lizenzbedingungen der **Creative Commons 3.0**.

Sie dürfen

- das Werk bzw. den Inhalt vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen und
- Abwandlungen und Bearbeitungen des Werkes bzw. Inhaltes anfertigen.

Folgende Bedingungen sind dabei zu beachten:

- **Namensnennung (BY)** — Sie müssen den Namen von mir nach den gebräuchlichen Zitierregeln nennen.
- **Keine kommerzielle Nutzung (NC)** — Dieses Werk bzw. dieser Inhalt darf nicht für kommerzielle Zwecke verwendet werden.
- **Weitergabe unter gleichen Bedingungen (SA)** — Wenn Sie das lizenzierte Werk bzw. den lizenzierten Inhalt bearbeiten oder in anderer Weise erkennbar als Grundlage für eigenes Schaffen verwenden, dürfen Sie die daraufhin neu entstandenen Werke bzw. Inhalte nur unter Verwendung von Lizenzbedingungen weitergeben, die mit denen dieses Lizenzvertrages identisch oder vergleichbar sind.